



Stadt Wuppertal - 104.53 - 42269 Wuppertal

VRR AöR
Abteilung Nahverkehrsmanagement
Herrn Vreden
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

27.06.2016

Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016

Ihre E-Mail vom 20. April 2016

Sehr geehrter Herr Vreden,

mit E-Mail vom 20. April 2016 hatten Sie den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 übersandt und um Stellungnahme bis zum 15. Juli 2016 gebeten. Hiermit erhalten Sie dementsprechend die Stellungnahme der Stadt Wuppertal zur weiteren Verwendung. Ich weise darauf hin, dass es, aufgrund der engen Zeitschiene, nicht möglich war, diese Stellungnahme vorab in den zuständigen Ausschuss für Verkehr des Rates der Stadt Wuppertal einzubringen. Dies wird erst in der nächsten Sitzung am 01. September 2016 möglich sein. **Diese Stellungnahme steht daher ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung des Ausschusses für Verkehr.** Das Ergebnis der Ausschussberatung werde ich Ihnen im Nachgang der Sitzung schnellstmöglich zukommen lassen.

Vorbemerkung

Ich finde es bedauerlich, dass es, angesichts der ersten, umfassenden Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans seit Vorlage des NVP 2009 und der Irritationen, die es im Zuge der Erarbeitung des NVP 2009 gab, nicht bereits zu einer früheren Phase des Erarbeitungsprozesses eine Einflussmöglichkeit der VRR-Mitgliedsgebietskörperschaften gegeben hat. Ich weise in diesem Zusammenhang z.B. auf die im Vorfeld der Aufstellung des NVP 2009 erfolgte Abfrage von Maßnahmenvorschlägen hin, die aus meiner Sicht auch in Vorbereitung auf die aktuelle Fortschreibung sinnvoll gewesen wäre.

Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Ressort 104.53
Straßen und Verkehr
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Volker Klöpfer

Telefon
+49 202 563 6653

Telefax
+49 202 563 8422

E-Mail
volker.kloepper
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
C-240

Bankverbindung
Stadtparkasse Wuppertal
BIC WUPSDE33
IBAN DE89 3305 0000
0000 1007 19

Internet
www.wuppertal.de

Newsletter
www.wuppertal.de/news

ServiceCenter
+49 202 563-0

Seite
1 von 8

Kapitel 1 „Grundlagen und Rahmenbedingungen“, S. 6ff.

Die umfangreiche Zusammenstellung der für die Weiterentwicklung von SPNV und ÖSPV relevanten Rahmenbedingungen ist grundsätzlich zu loben. Es fehlt aber eine zusammenfassende Ableitung der wesentlichen Rahmenbedingungen, auf die der VRR reagieren muss bzw. es ist im Weiteren nicht erkennbar, inwieweit die in den folgenden Kapiteln dargestellten Maßnahmen aus den in Kapitel 1 zusammen getragenen Rahmenbedingungen entwickelt worden sind. Gleichmaßen vermisse ich eine Definition von (übergeordneten) Zielen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Verbundraum.

Kapitel 1.2.2 „Finanzielle Rahmenbedingungen und Vorgaben“, S. 17ff.

Aus meiner Sicht sollte eine Bewertung der jüngst durch Bund und Länder erfolgten Festlegung der Regionalisierungsmittel für die kommenden Jahre und damit eine Aussage zur Ausstattung des VRR mit entsprechenden Finanzmitteln ergänzt werden, um so die Spielräume für die Ausgestaltung des künftigen SPNV-Leistungsangebotes einschätzen zu können.

Auf Seite 18 wird ausgeführt, dass das Land NRW den Zweckverbänden die ÖSPV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zur Verfügung stellt. Richtig ist vielmehr, dass diese Pauschale den kommunalen Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt wird, die sich, im VRR-Raum, zur Abwicklung über die VRR AöR entschlossen haben. Ich bitte insofern um Korrektur.

Kapitel 1.3.1.1 „Bevölkerungsstand 2014 und Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2040 nach kommunaler Gebietskörperschaft“, S. 32ff. i.V.m. Karte 2 (Anhang)

Ich halte es für unglücklich, dass in der Tabelle zur Bevölkerungsentwicklung auf Seite 33 bzw. in Karte 2 im Anhang unterschiedliche Stichpunkte für die Entwicklung des Bevölkerungsstandes gewählt werden (2014/2040 bzw. 2011/2030). Darüber hinaus bitte ich um Überprüfung der Angaben in Karte 2: Die Stadt Wuppertal erfährt gemäß der Darstellung in Karte 2 im Zeitraum von 2011 bis 2030 einen Bevölkerungsverlust in einer Größenordnung von -10 % bis unter -5 %. Eine eigene Recherche bei IT.NRW (für Karte 2 als Datenquelle angegeben) hat für 2011 (31.12.2011) eine Bevölkerungszahl von 342.570 ergeben und für 2030 (01.01.2030) eine prognostizierte Bevölkerungszahl von 348.630 – mithin ein Zuwachs von ca. 1,8 %. Selbst bei Nutzung des Wertes für den Stichtag 31.12.2010 (349.721) ergibt sich ein Rückgang von „nur“ 0,3 %.

Kapitel 1.3.2 „Stand und Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“, S. 47ff.

Die Tabellen auf den Seiten 47f., 49 und 50 stellen – zumindest laut Spaltenüberschrift – jeweils auf die „Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigte[n] (Erwerbspersonen)“ ab. Angesichts der erheblichen Abweichung der Werte, z.B. für die Stadt Wuppertal, in den Tabellen auf den Seiten 47f. und 49 zu denen in der Tabelle auf Seite 50 (Basisjahr 2010), scheint hier aber tatsächlich nicht die gleiche statistische Größe dargestellt

zu sein. Darüber hinaus umfasst die Gruppe der „Erwerbspersonen“ im Allgemeinen nicht nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, sondern alle Erwerbstätigen und Erwerbslosen. Hier sollte m.E. eine Präzisierung erfolgen.

Angesichts der vergleichsweise positiven prognostizierten Bevölkerungsentwicklung, die sich durch die aktuellen Zuwanderungen möglicherweise noch verstärken wird, überrascht der von Ihnen prognostizierte, massive Rückgang der Beschäftigtenzahlen in der Tabelle auf Seite 50 und bedarf m.E. einer Überprüfung.

Kapitel 1.3.4 „Weitere sozioökonomische Kennziffern“, S. 55ff. i.V.m. Karte 6 (Anhang)

Die in der Tabelle auf Seite 56 ausgewiesenen Werte zur Pkw-Dichte weichen von denen in Karte 6 im Anhang ab. Offensichtlich ist in Karte 6 der Kraftfahrzeugbestand insgesamt herangezogen worden. Hierauf ist hinzuweisen oder die Diskrepanz zwischen Tabelle und Karte aufzulösen.

Kapitel 2.1.2 „Umgesetzte Maßnahmen und Ziele aus dem Nahverkehrsplan 2009“, S. 71

Es ist bedauerlich, dass dieses Kapitel im vorliegenden Entwurf noch nicht bearbeitet ist. Letztlich müsste ein Abgleich der seinerzeit im NVP 2009 hinterlegten Ziele und Maßnahmen mit den zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen eine wichtige Basis für das Maßnahmenkonzept des NVP 2016 sein. Inwieweit dies tatsächlich der Fall ist, lässt sich nicht nachvollziehen.

Kapitel 2.1.4.1 „Rhein-Ruhr-Express (RRX) und RE-Konzept“, S. 73ff.

In der Abbildung des RE-Konzepts ab Dezember 2016 auf Seite 77 scheint ein Fehler vorhanden zu sein: Gemäß Darstellung wird der RE 1 ab Dortmund in Richtung Münster geführt, während dieser m.W. auch ab Dezember 2016 von Dortmund weiter nach Hamm fährt.

Die Stadt Wuppertal begrüßt den Einsatz der RRX-Fahrzeuge im RRX-Vorlaufbetrieb ab Dezember 2020 auf der Linie RE 4, die damit eine erhebliche Qualitätssteigerung erfahren wird. Ich bitte bereits jetzt darum, bei Umsetzung des endgültigen RRX-Konzeptes und damit Abzug der Fahrzeuge vom RE 4 für einen adäquaten Ersatz zu sorgen und die Stadt Wuppertal über die entsprechenden Planungen frühzeitig zu informieren. Des Weiteren wiederhole ich die bereits im Zuge der Erstellung des NVP 2009 erhobene Forderung, dass die Einführung des RRX nicht zu Leistungsreduzierungen auf Strecken außerhalb der RRX-Korridore führen darf.

Kapitel 2.1.4.3 „Weitere Maßnahmen – Nachtverkehre“, S. 86f.

Die vorgesehenen Maßnahmen im S-Bahn-Nachtverkehr sind nicht hinreichend genau beschreiben („Auf aufkommensstarken S-Bahn-Linien, die viele Oberzentren bedienen, werden die Bedienungslücken in der Woche geschlossen.“, S. 87). Hier wäre eine Präzisierung sinnvoll.

Kapitel 2.1.4.4 „Linien- und Korridormaßnahmen“, S. 87ff. und Kap. 2.1.4.5 „Zielnetz 2020-2030+“, S. 101ff.

Das Verhältnis von Linien- und Korridormaßnahmen einerseits und dem Zielnetz 2020-2030+ andererseits bleibt unklar. So finden sich in Kapitel 2.1.4.4. nicht nur, wie in der Einleitung zu Kapitel 2.1.4 suggeriert wird, bereits in den Gremien des Zweckverbandes beschlossene Maßnahmen. Es sollte insofern eine Klarstellung hinsichtlich der (ggf. unterschiedlichen) Prioritäten und Umsetzungswahrscheinlichkeiten der Maßnahmenpakete erfolgen.

Kapitel 2.1.4.4 „Linien- und Korridormaßnahmen – Strecken Hamm/Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln/Düsseldorf – Mönchengladbach“, S. 90f.

Nicht nur die S 8 ist in den Stoßzeiten überfüllt. Auch die RE 13 ist in der HVZ in der Relation Wuppertal – Düsseldorf nahe der Kapazitätsgrenze und erreicht insofern nur eine unzureichende Beförderungsqualität. Auf die Probleme freitagnachmittags, wo es aufgrund eines Zusammentreffens einer deutlich früheren Nachmittagsspitze und des Einsatzes von Einfachtraktionen regelmäßig zu Kapazitätsengpässen kommt, hatten wir bereits wiederholt hingewiesen. Insofern sollte neben DB Regio auch die eurobahn/Keolis in Überlegungen zur Verbesserung der Situation (vgl. S. 91 oben) einbezogen werden.

Hinsichtlich der angedachten Verbesserungen im Spätverkehr auf den Linien RE 4 und RE 7 fehlt eine Definition, was die „wichtigsten Stationen“ sind, an denen noch Abfahrten nach ca. 00:30 Uhr erfolgen sollen.

Die Stadt Wuppertal wiederholt ihren Wunsch nach Einrichtung von zusätzlichen Halten des RE 7 insbesondere in Vohwinkel, aber auch in Barmen. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die einstimmigen Beschlüsse von Bezirksvertretung Vohwinkel und Ausschuss für Verkehr aus April dieses Jahres, die der VRR AÖR mit Schreiben vom 25. Mai 2016 zugeleitet worden sind.

Kapitel 2.1.4.4 „Linien- und Korridormaßnahmen – Strecke Solingen – Remscheid – Wuppertal“, S. 98 i.V.m. „Exkurs: Linien, die perspektivisch mit Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb umgestellt werden können“, S. 101

Auf Seite 98 wird ausgeführt, dass eine Elektrifizierung der Strecke der S 7 aufgrund der sehr hohen Investitionskosten nicht weiter verfolgt wird. Auf Seite 101 ist die S 7 als eine von sieben Linien aufgeführt, die mittel- bis langfristig elektrifiziert werden sollen (vgl. hierzu auch die Tabelle auf Seite 139 „Elektrifizierungsmaßnahmen“, die ebenfalls die Strecke der S 7 enthält). Diesen Widerspruch bitte ich aufzulösen.

Tatsächlich war es bislang Kenntnisstand der Stadt Wuppertal, dass eine in der Vergangenheit bereits konkreter verfolgte Elektrifizierung der Strecke wirtschaftlich nicht darstellbar wäre. Sollte der VRR nunmehr zu anderen Erkenntnissen gelangen, würde dies von hier aus begrüßt, um so nicht nur betriebliche, sondern, durch z.B. neue Durchbindungen, auch verkehrliche Vorteile generieren zu können.

Kapitel 2.1.4.5.2 „Wupper-Achse/Südlicher VRR“, S. 102f.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den Kapazitätsengpässen im Zulauf auf Düsseldorf verweise ich auf meine Stellungnahme zu Kapitel 2.1.4.4 Strecken Hamm/Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln/Düsseldorf – Mönchengladbach.

Die neue Direktverbindung Essen – Wuppertal wurde bislang immer als „RB 41“ bezeichnet – hier (S. 102 unten) findet sich die Bezeichnung „RE49“.

Das Angebotsdefizit auf der Relation Bochum (bzw. nördliches Ruhrgebiet) – Wuppertal wird auch von hier aus gesehen (vgl. auch Kapitel 2.1.4.5.7 „Weitere Achsen – Verbindungsdefizit auf der Achse Bergisches Land – Ruhrgebiet“, S. 105). Insofern wird die Überlegung, mittelfristig Angebotskonzepte zur angemessenen Bedienung der Relation zu entwickeln, unterstützt.

Kapitel 2.3.2 „Zukünftige Entwicklung im Fahrzeugeinsatz“, S. 114ff.

Bei der Auflistung der Produktstandards für die Produkte „Regionalexpress (RE)“ und „Regionalbahn (RB)“ bleibt unklar, ob sich das „ja“ beim Qualitätsstandard „Zugbegleit-/Servicepersonal und Serviceangebote“ auf einen durchgängigen Einsatz von Zugbegleit- und/oder Servicepersonal bezieht. Hier wäre eine Klarstellung sinnvoll.

Kapitel 2.4.2 „Erfordernisse für zukünftige Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen“, S. 123ff.

Dass nur in den aufgezählten Punkten „Nachrüstung von Aufzügen und Rampen“, „Herichtung einer Bahnsteighöhe von 76 cm auf allen Stationen“ und „Anpassung von Stationen auf die Erfordernisse des Einsatzes von RRX-Fahrzeugen“ noch Erfordernisse für Ausbau und Modernisierungsmaßnahmen an Stationen im VRR bestehen, wird von hier aus nicht geteilt. Selbstverständlich sind daneben an vielen Stationen weitere Maßnahmen, z.B. zur Erreichung von Barrierefreiheit oder zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität erforderlich (vgl. hierzu auch den NVP 2009, S. 143ff.). Es stellt sich in diesem Zusammenhang auch die Frage, was aus den für den NVP 2009 von den Kommunen gemeldeten Maßnahmenvorschlägen für die Stationen geworden ist (vgl. NVP 2009, S. 147 und Anhang 17) bzw. ob bislang nicht zur Umsetzung gekommene Maßnahmenvorschläge vom VRR weiterhin verfolgt werden.

Kapitel 2.4.3 „Konkrete Planungen und Ausbauprogramme“, S. 126ff.

Die auf Seite 130 eingefügte Tabelle enthält scheinbar die im VRR-Raum liegenden Stationen, die Teil der MOF 3 werden sollen, nicht aber die Vorschläge der DB Station&Service für neue Stationen.

Kapitel 2.5.2 „Infrastrukturausbaubedarf Netz“, S. 135ff.

Die Tabelle auf den Seiten 135 und 136 („Kurzfristliste“) enthält, entgegen der Ankündigung, keine Angaben zur Kosten und Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen.

In der Tabelle auf den Seiten 136 bis 139 („Langfristliste“) fehlt die angekündigte farbige Hinterlegung derjenigen Maßnahmen, die der VRR für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des ÖPNV-Bedarfsplans für NRW gemeldet hat.

Kapitel 2.6.2 „Zukünftige Entwicklung im Bereich SPNV-Vertrieb“, S. 142ff.

Ich bitte darum, die angekündigte Reduzierung von Ticketautomaten und -entwertern (s. Seite 143) „mit Augenmaß“ vorzunehmen – gerade an Stationen, die über mehrere Zugänge verfügen, um so für die Fahrgäste nicht unnötig lange Wege innerhalb der Station zu provozieren. In diesem Zusammenhang wäre eine Angabe der 50 betroffenen Stationen (S. 144 oben) interessant.

Kapitel 3.1 „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“, S. 154ff.

Die Auffassung, dass Grundlage für die Nutzung des ÖPNV „kundenorientierte, transparente, sachgerechte und wirtschaftliche Tarife“ sind (S. 154), wird von hier aus geteilt. Angesichts der vielfältigen Überlegungen des VRR zur Änderung der Tarifstruktur inklusive Erprobung eines parallelen eTarifs sind Kundenorientierung und Transparenz allerdings m.E. in Frage gestellt. Es ist insofern bei jeder Tarifmaßnahme unter Berücksichtigung aller genannten Kriterien über eine Umsetzung zu entscheiden (s. hierzu auch die Aussage auf S. 156, dass durch die strukturellen Tarifmaßnahmen das Tarifsystem vereinfacht und die Tarifgerechtigkeit erhöht werden soll).

Inwieweit ein eTarif tatsächlich dazu in der Lage ist, „eine deutliche Zugangshürde zum ÖPNV [abzubauen]“ (S. 155), bleibt als ein Ergebnis des für 2017 vorgesehenen Pilotprojektes abzuwarten. Zwar wird sich der Fahrgast bei Nutzung des eTarifs nicht mehr mit der Wahl des richtigen Tickets auseinandersetzen müssen, gleichwohl aber mit der korrekten (technischen) Nutzung des eTarifs und mit den Kosten, die letztlich auf ihn zukommen. Hierfür spricht, dass ein maßgebliches Hemmnis für die Nutzung des ÖPNV i.d.R. der als zu hoch empfundene Preis ist, während die Komplexität des Tarifs als eher nachrangig erscheint.

Kapitel 3.3.1 „Verknüpfung der Teilsysteme des ÖPNV“, S. 163ff.

Die auf Seite 165 angesprochene Information der kommunalen Verkehrsunternehmen über die anstehenden Fahrplanmaßnahmen im SPNV ist für die kommunalen Aufgabenträger gleichermaßen wichtig.

Der auf Seite 166 zu findende Vorschlag, zukünftig über die VRR-App Bedarfsverkehre bestellen zu können, wird von hier aus sehr begrüßt.

Die Installation von zusätzlichen DFI-Anzeigern in Bahnhofshallen oder auch vor dem Bahnhof (vgl. S. 167) wird von hier aus als sehr sinnvoll angesehen und sollte kurzfristig umgesetzt werden. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die langjährigen Erfahrungen des ZRL mit entsprechenden Anzeigern und den diesbezüglichen Maßnahmenvorschlag der Stadt Wuppertal zum NVP 2009.

Kapitel 3.3.2 „Verknüpfung des ÖPNV mit dem Auto und dem Fahrrad“, S. 169ff.

Ich bitte um Angabe, wie die Zahl der P+R-Fahrgäste (s. S. 169) ermittelt worden ist bzw. wird.

Eine Anpassung der Förderrichtlinien zur bevorzugten Förderung von P+R- und B+R-Infrastruktur, die „modernen technischen Standards entspricht“ (S. 171), wird von hier aus kritisch gesehen, da, wie auch auf Seite 169 zu Recht ausgeführt, je nach Standort Abstellanlagen unterschiedlicher Qualität zu schaffen sind, d.h. auch solche sachgerecht sein können, die über keinen technischen Zugangsmechanismus verfügen. Auch für diese Anlagen muss noch eine Förderung möglich sein.

Die auf Seite 174f. beschriebene Einbindung von P+R-Anlagen in die Pkw-Navigation wird m.E. allenfalls langfristig umsetzbar sein. Neben technischen Fragen ist u.a. zu klären, wer sich um die Erhebung des Belegungsgrads der P+R-Anlagen bzw. die erwähnte Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes kümmern soll. Dies wird mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen der jeweiligen Kommune in vielen Fällen nicht möglich sein.

Kapitel 3.4.1 „Zusammenführung von Fahrgastinformation und Ticketbuchung in einem Informations- und Buchungssystem und Schaffung einer nutzerfreundlichen verbundweit einheitlichen Benutzeroberfläche“, S. 181ff.

Die auf Seite 183 zu findende Aussage, nach der bis Anfang 2022 alle Haltestellen im ÖPNV barrierefrei ausgebaut sein müssten, ist so nicht richtig und muss korrigiert werden (vgl. hierzu S. 200 bzw. § 8 Abs. 3 PBefG).

Kapitel 3.4.4 „Schaffung von WLAN-Zugang an den Verknüpfungspunkten von SPNV und ÖSPV“, S. 190ff.

Es stellt sich die Frage, wie groß die Reichweite der in die neuen Fahrausweisautomaten integrierten WLAN-HotSpots tatsächlich sein wird, um den hierdurch entstehenden Nutzen für die Fahrgäste bewerten zu können.

Kapitel 3.5 „Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs“, S. 192ff.

Die Aussage, dass eine Mobilitätsgarantie kundenfreundlich sein muss, da sie sonst wenig wert ist (vgl. S. 192), wird von hier aus ausdrücklich unterstützt. Es ist in diesem Zusammenhang aber darauf hinzuweisen, dass die bisher gegebene Mobilitätsgarantie diese Anforderung m.E. nicht in Gänze erfüllt, sondern durch viele Einschränkungen und Bedingungen von der Nutzung abhält. Die beschriebenen Maßnahmen (s. Seite 194) tragen m.E. nicht zum Abbau dieses Nutzungshemmnisses bei.

Kapitel 3.6.2 „Anforderungen an den ÖPNV durch die Forderung nach Barrierefreiheit bis 2022“, S. 200ff.

Ich bitte um nähere Spezifizierung der EU-Vorgaben nach denen eine „umfassende Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zwingend zu realisieren“ (S. 200) wäre.

Dass die VRR-Haltestellendatenbank, wie auf Seite 203 behauptet, „jede Haltestelle im ÖPNV [...] in ihrem aktuellen Planungs-, Ausbau- und Ausstattungszustand erfasst“, ist mir nicht bekannt. Vielmehr sind die gemeinsamen Bemühungen von VRR und kommunalen Aufgabenträgern zur entsprechenden Anpassung und Ergänzung der VRR-Haltestellendatenbank m.E. bislang nicht erfolgreich gewesen.

Karte 7 „SPNV-Netz“, Anhang und folgende Karten

Die Verortung der Bahnhöfe Wuppertal-Barmen und Wuppertal-Oberbarmen in den Karten weicht erheblich von der Realität ab: Der Bahnhof Wuppertal-Barmen ist in etwa dort eingezeichnet, wo sich tatsächlich der Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen befindet, während der Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen scheinbar auf der Strecke der S 7 liegt (deutlich südlich der Talachse). Ich bitte um Überprüfung und Korrektur.

Ich bitte um Berücksichtigung der obigen Ausführungen bei Erstellung des endgültigen Nahverkehrsplans. Für eventuelle Rückfragen steht Ihnen mein Mitarbeiter, Herr Klöpfer, unter den auf Seite 1 dieses Schreibens angegebenen Kontaktdaten, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Meyer
Beigeordneter